Die übrigen Mitglieder der Besatzung müssen mit Ausweisen versehen sein, die ihre Beschäftigung an Bord, ihren Beruf, ihre Identität und ihre Staatsangehörigkeit angeben.

Die Lufttüchtigkeitsscheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Hohen Vertragschließenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im anderen Vertragsstaat dieselbe Gültigkeit wie die in diesem Staate ausgestellten oder anerkannten entsprechenden Urkunden.

Jeder der beiden Hohen Vertragschließenden Teile behält sich das Recht vor, für den Luftverkehr innerhalb seines Gebiets den seinen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

Die Besatzung und die Fluggäste müssen, soweit nicht etwas anderes vereinbart worden ist, mit den Ausweisen versehen sein, die für den zwischenstaatlichen Übergangsverkehr nach den jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich sind.

Artikel 6

Die Luftfahrzeuge des einen der Hohen Vertragschließenden Teile dürfen im Gebiete des anderen Vertragsstaats nur insoweit mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wie dies in beiden Vertragsstaaten gestattet ist. Solches Gerät darf nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden, die eine besondere Erlaubnis ihres Heimatstaats mit sich führen.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über die Verpflichtung zur Ausstattung von Luftfahrzeugen mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung zu erlassen.

Artikel 7

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und die Fluggäste dürfen Waffen, Schießbedarf, giftige Gase, Sprengstoffe, Brieftauben und Lichtbildgerät nur mit Erlaubnis desjenigen Staates mit sich führen, in dessen Luftgebiet sich das Luftfahrzeug befindet.

Artikel 8

Die Luftfahrzeuge, die Fluggäste und Güter mit sich führen, müssen mit einem namentlichen Verzeichnis der Fluggäste und mit einem Ladungsverzeichnis, das eine Beschreibung der Art und Menge der Güter enthält, sowie mit den erforderlichen Zollerklärungen versehen sein.

Ergibt sich bei der Ankunft eines Luftfahrzeugs eine Unstimmigkeit zwischen den mitgeführten Gütern und den obenerwähnten Urkunden, so haben sich die Zollbehörden des Ankunftshafens mit den zuständigen Zollbehörden des anderen Vertragsstaats unmittelbar in Verbindung zu setzen.

Die Beförderung von Post wird durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der beiden Vertragsstaaten geregelt.

Artikel 9

Jeder Vertragsstaat kann auf seinem Gebiete die Luftfahrzeuge des anderen Staates bei Abflug oder

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leur occupation à bord, leur profession, leur identité, leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties contractantes pour l'aéronef ou l'équipage, seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par celui-ci.

Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître pour la navigation intérieure sur son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic international.

Article 6

Sur le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, les aéronefs de l'autre Partie contractante ne pourront être munis d'appareils de radio-communication que pour autant que cela sera permis par les deux Etats contractants. De tels appareils ne devront être utilisés que par des membres de l'équipage porteurs d'une autorisation spéciale délivrée à cet effet par leur Etat d'origine.

Pour des raisons de sécurité les deux Etats contractants se réservent d'édicter des règlements relativement à l'équipement obligatoire des aéronefs avec des appareils de radio-communication.

Article 7

Les aéronefs, leurs équipages et les voyageurs ne pourront emporter ni armes, ni munition, ni gaz nocifs, ni explosifs, ni pigeons voyageurs, ni appareils photographiques, si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat dans le domaine aérien duquel l'aéronef se trouvera.

Article 8

Les aéronefs transportant des voyageurs et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs et, pour les marchandises, d'un manifeste descriptif de la cargaison en nature et quantité, ainsi que des déclarations en douane nécessaires.

Si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence est constatée entre les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés, les autorités douanières du port d'arrivée devront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport d'envois postaux sera réglé directement entre les administrations postales des deux Etats contractants par voie d'arrangements spéciaux.

Article 9

Dans tous les cas de départ ou d'atterrissage, chaque Etat contractant pourra faire visiter sur

Landung durch die zuständigen Behörden untersuchen und die vorgeschriebenen Ausweise und sonstigen Urkunden prüfen lassen.

Artikel 10

Die dem öffentlichen Luftverkehre zur Verfügung stehenden Flughäfen sind den Luftfahrzeugen beider Staaten zugänglich. Die Luftfahrzeuge können auch den meteorologischen Nachrichtendienst, den Funkdienst und den Flugsicherungsdienst benutzen. Die etwaigen Gebühren (Landegebühr, Aufenthaltsgebühr usw.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des anderen Staates gleich.

Artikel 11

Der Einflug nach und der Ausflug von einem der beiden Vertragsstaaten darf nur nach oder von einem dem öffentlichen Luftverkehre dienenden Flughafen, der ein Zollflughafen mit Paßabfertigung ist, vorgenommen werden, und zwar ohne Zwischenlandung zwischen Grenze und Flughafen. In besonderen Fällen können die zuständigen Behörden den Einflug nach und den Ausflug von anderen Flughäfen gestatten, in denen die Zoll- und Paßabfertigung vorzunehmen ist. Das Verbot der Zwischenlandung gilt auch in diesen besonderen Fällen.

Im Falle der Notlandung außerhalb der im Absatz 1 bezeichneten Flughäfen haben sich der Luftfahrzeugführer, die Besatzung und die Fluggäste nach den Vorschriften zu richten, die auf dem Gebiete der Zoll- und Paßabfertigung in dem betreffenden Staate gelten.

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden einander das Verzeichnis der dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen mitteilen. Dieses Verzeichnis wird diejenigen Flughäfen besonders aufführen, die Zollflughäfen sind. Jede Änderung in diesem Verzeichnis und jede auch nur vorübergehende Einschränkung des Rechtes zur Benutzung eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

Artikel 12

Die gemeinsamen Grenzen der beiden Hohen Vertragschließenden Teile dürfen nur zwischen Punkten überflogen werden, die in gemeinsamer Vereinbarung festgelegt worden sind. Die nicht gemeinsamen Grenzen sind zwischen Punkten zu überfliegen, die durch den in Frage kommenden Vertragsteil bestimmt worden sind.

Eine Zone, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden Luftfahrzeugen für den Überflug seiner (gemeinsamen oder nicht gemeinsamen) Grenzen eingeräumt hat, steht ohne weiteres auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils offen.

Artikel 13

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

son territoire par les autorités compétentes les aéronefs de l'autre Etat et faire examiner les certificats et autres documents prescrits.

Article 10

Les aérodromes à la disposition de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats. Ceux-ci pourront utiliser également les services de renseignements météorologiques, de liaisons radioélectriques, de balisage et de signalisation de jour et de nuit. Les taxes éventuelles (taxe d'atterrissage, de séjour, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat.

Article 11

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des Etats contractants ne pourront se diriger que sur un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique et classé comme aérodrome douanier (avec service de contrôle des passeports) et ce, sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aérodrome. Dans des cas spéciaux, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aérodromes, où seront effectuées les opérations de dédouanement et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrissage intermédiaire s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé en dehors des aérodromes visés à l'alinéa 1er, le commandant de bord, l'équipage et les passagers devront se conformer à la réglementation nationale prévue en la matière.

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront la liste des aérodromes ouverts à la navigation aérienne publique. Cette liste définira ceux d'entre eux qui sont classés comme aérodromes douaniers. Toute modification apportée à cette liste ainsi que toute restriction, même temporaire, du droit d'utiliser l'un de ces aérodromes, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie contractante.

Article 12

Les frontières communes des deux Hautes Parties contractantes ne seront franchies qu'entre des points déterminés d'un commun accord. Les frontières non communes seront franchies entre des points fixés par celui des deux Etats qui est interessé.

Il est d'ores et déjà prévu que toute zone dans laquelle l'une des Parties contractantes autorise le franchissement de ses frontières (communes ou non communes) par ses aéronefs nationaux ou des aéronefs d'autre nationalité pourra être utilisée ipso facto pour le passage des aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante.

Article 13

En fait de lest, il ne pourra être jeté que du sable fin et de l'eau.

Artikel 14

Unterwegs dürfen Gegenstände oder Stoffe außer Ballast nur abgeworfen oder sonst entfernt werden, wenn der Staat, dessen Gebiet betroffen wird, die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat.

Artikel 15

Soweit bei Ausführung dieses Abkommens Fragen der Nationalität zu berücksichtigen sind, besteht Einverständnis darüber, daß die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates besitzen, in dessen Register sie ordnungsmäßig eingetragen sind.

Ein Luftfahrzeug kann in einem der beiden Staaten nur dann eingetragen werden, wenn es ganz im Eigentume von Angehörigen dieses Staates steht. Wenn eine Gesellschaft irgendeiner Art Eigentümerin ist, muß sie den Anforderungen entsprechen, welche die deutsche oder französische Gesetzgebung jeweils vorschreibt, damit sie als deutsche oder französische Gesellschaft angesehen werden kann.

Artikel 16

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden monatlich Verzeichnisse über Eintragungen und Löschungen, die während des vorhergehenden Monats im Register bewirkt worden sind, untereinander austauschen.

Artikel 17

Ein Luftfahrzeug, das in einen der beiden Vertragsstaaten einfliegt oder sein Gebiet überfliegt und dort nur, soweit erforderlich, landet und Aufenthalt nimmt, kann sich einer Beschlagnahme, die wegen Verletzung eines Patents oder Musterschutzes bewirkt wird, durch Hinterlegung einer Sicherheit entziehen, deren Höhe mangels gütlicher Vereinbarung in möglichst kurzer Frist von der zuständigen Behörde des Ortes der Beschlagnahme festzusetzen ist.

Artikel 18

Die Luftfahrzeuge der beiden Vertragsstaaten haben bei Landungen, insbesondere bei Notlandungen, Anspruch auf die gleiche Hilfeleistung wie die heimischen Luftfahrzeuge.

Die Rettung der Luftfahrzeuge, die auf hoher See in Not geraten sind, richtet sich vorbehaltlich gegenteiliger Abmachung nach den Grundsätzen des Seerechts, wie sie sich aus den jeweiligen internationalen Vereinbarungen oder in deren Ermangelung aus den Gesetzen des Staates, dem die Retter angehören, ergeben.

Artikel 19

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden sich alle für den Luftverkehr in ihrem Gebiete geltenden Vorschriften mitteilen.

Artikel 20

Die Einzelheiten der Ausführung dieses Abkommens (insbesondere die Zollformalitäten) werden, soweit möglich, durch unmittelbare Verständigung zwischen

Article 14

En cours de route, ne pourront être jetés ou abandonnés d'une autre manière, en dehors du lest, que des objets ou des matières pour lesquels l'Etat au-dessus du territoire duquel il sera procédé à cette opération, aura accordé une autorisation spéciale.

Article 15

Pour toutes les questions de nationalité à envisager dans l'application de la présente convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne peut être immatriculé dans un des deux Etats que s'il appartient en entier à des ressortissants de cet Etat. Si le propriétaire est une société, cette société, quelle que soit sa forme, doit satisfaire à toutes les conditions qu'exigent la législation française ou la législation allemande pour être considérée comme étant respectivement de nationalité française ou allemande.

Article 16

Les deux Hautes Parties contractantes échangeront entre elles, mensuellement, des listes d'inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur le registre matricule le mois précédent.

Article 17

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un des deux Etats contractants et effectuant seulement les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 18

Les aéronefs ressortissant aux deux Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des appareils perdus en haute mer sera réglé, sauf convention contraire, par les principes du droit maritime résultant des conventions internationales qui seront en vigueur, ou, à leur défaut, des lois nationales des sauveteurs.

Article 19

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions en vigueur sur la navigation aérienne dans leur territoire.

Article 20

Les détails d'application de la présente convention seront réglés, toutes les fois que ce sera possible, par entente directe entre les diverses admini-

den einzelnen zuständigen Verwaltungen der beiden Vertragsteile geregelt.

Streitigkeiten, welche die Ausführung dieses Abkommens betreffen und nicht auf dem üblichen diplomatischen Wege beigelegt werden können, werden gemäß den Bestimmungen des deutsch-französischen Schiedsabkommens vom 16. Oktober 1925 geregelt.

Artikel 21

Jeder der Hohen Vertragschließenden Teile kann dieses Abkommen zu jedem Zeitpunkte mit einer Frist von zwölf Monaten kündigen.

Artikel 22

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Paris ausgetauscht werden. Es tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache in Paris

am 22. Mai 1926.

gez. v. Hoesch

strations compétentes des deux Parties contractantes (notamment pour réglementer les formalités douanières).

Toute contestation concernant l'application de la présente convention qui n'aurait pas été réglée à l'amiable par la voie diplomatique ordinaire sera réglée conformément aux dispositions de la convention d'arbitrage franco-allemande en date du 16 octobre 1925.

Article 21

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, dénoncer la présente convention avec un préavis de douze mois.

Article 22

La présente Convention devra être ratifiée, et les ratifications seront échangées à Paris le plus tôt qu'il sera possible. Elle entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications.

En Foi De Quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

Fait à Paris, en double original, en français et en allemand,

le 22 mai 1926.

signé *A. Briand*

Schlußprotokoll

Die vertragschließenden Teile sind sich darüber einig, daß unter den in Artikel 3 Absatz 2 des vorstehenden Abkommens erwähnten außergewöhnlichen Umständen gemäß Artikel 1 Absatz 1 solche Umstände verstanden werden, die sich in Friedenszeiten ereignen.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache in Paris

am 22. Mai 1926.

gez. v. Hoesch

Protocol Final

Les Parties contractantes sont d'accord pour reconnaître que les circonstances exceptionnelles mentionnées dans l'article 3, alinéa 2, de la présente Convention sont, conformément à l'article 1, alinéa 1, des circonstances intervenant en temps de paix.

Fait à Paris, en double original, en français et en allemand,

le 22 mai 1926.

signé *A. Briand*

Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und Belgien über den Luftverkehr

Convention entre la Belgique et l'Allemagne au sujet de la Navigation Aérienne

Der Deutsche Reichspräsident
und
Seine Majestät der König der Belgier,
in gleicher Weise davon überzeugt, daß es im beiderseitigen Interesse Deutschlands und Belgiens liegt, im Rahmen der bestehenden Verträge und Abmachungen ihre und im allgemeinen die internationalen Luftverkehrsbeziehungen in friedlichem Geiste zu fördern,

haben beschlossen, zu diesem Zwecke eine Vereinbarung zu schließen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Deutsche Reichspräsident:
Herrn von Hoesch,
Außerordentlichen und Bevollmächtigten Deutschen Botschafter in Paris,

Seine Majestät der König der Belgier:
Herrn Baron de Gaiffier d'Hestroy,
Außerordentlichen und Bevollmächtigten Belgischen Botschafter in Paris,

die, nachdem sie ihre Vollmachten ausgetauscht und in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Artikel 1

Jeder der beiden Hohen Vertragschließenden Teile gewährt in Friedenszeiten Luftfahrzeugen des anderen vertragschließenden Teiles, die in diesem ordnungsmäßig eingetragen sind, bei Beachtung der in diesem Abkommen enthaltenen Bestimmungen das Recht zum Luftverkehr über seinem Gebiete.

Es besteht indessen Einverständnis darüber, daß die Einrichtung und der Betrieb von regelmäßigen Luftlinien eines Luftfahrtunternehmens des einen der Hohen Vertragschließenden Teile in das Gebiet des anderen Teiles oder über dieses hinweg (mit oder ohne Landung) einer Sondervereinbarung zwischen den beiden Staaten unterliegt.

Als Gebiet im Sinne dieses Abkommens gilt das Gebiet des Mutterstaats einschließlich der Territorialgewässer.

Als Luftfahrzeuge gelten die privaten Luftfahrzeuge und die ausschließlich für Handelszwecke bestimmten staatlichen Luftfahrzeuge.

Artikel 2

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsteils, ihre Besatzung und ihre Fluggäste unterliegen, während sie sich im Gebiete des anderen Staates befinden, den Verpflichtungen, die sich aus den in diesem Staate jeweils geltenden Bestimmungen ergeben, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr im allgemeinen, soweit diese auf alle fremden Luftfahrzeuge ohne Unterschied der Nationalität Anwendung finden, ferner über Zölle und andere Abgaben, über Aus- und Einfuhrver-

Sa Majesté le Roi des Belges
et
le Président de l'Empire allemand,
Egalement convaincus de l'intérêt réciproque qu'ont la Belgique et l'Allemagne à faciliter, dans le cadre des Traités et Conventions existants et dans un but pacifique leurs relations aériennes et, en général, les relations internationales par la voie des airs,

ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir:

Sa Majesté le Roi des Belges:
Monsieur *le Baron de Gaiffier d'Hestroy,*
Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de Belgique à Paris,

Le Président de l'Empire allemand:
Monsieur *von Hoesch,*
Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire d'Allemagne à Paris,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1er

Chacune des Hautes Parties contractantes accordera, en temps de paix, aux aéronefs de l'autre Partie contractante qui y sont régulièrement immatriculés, la liberté de passage au-dessus de son territoire pourvu que soient observées les conditions de la présente convention.

Il est entendu toutefois que l'établissement ou l'exploitation par une entreprise ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes de lignes aériennes régulières passant au-dessus du territoire de l'autre Haute Partie contractante (avec ou sans escale) sera subordonné à un accord spécial entre les deux Etats.

Au sens de la présente convention le territoire signifie le territoire métropolitain y compris les eaux territoriales.

Par aéronefs on comprend les aéronefs privés et les aéronefs d'Etat affectés exclusivement à un service commercial.

Article 2

Les aéronefs ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes, leur équipage et leurs passagers, lorsqu'ils se trouveront sur le territoire de l'autre Etat, seront soumis aux obligations résultant des dispositions qui seront en vigueur dans l'Etat en question, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général, en tant qu'elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité, aux droits

bote, über die Beförderung von Personen und Gütern sowie über die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Sie unterliegen auch den sonstigen Verpflichtungen, die sich aus der jeweiligen allgemeinen Gesetzgebung ergeben, soweit dieses Abkommen nichts anderes vorsieht.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Gütern zwischen zwei Punkten des eigenen Staatsgebiets kann den heimischen Luftfahrzeugen vorbehalten werden.

Artikel 3

Die beiden Vertragsteile können den Luftverkehr über bestimmten Zonen ihres Gebiets verbieten, sofern in dieser Hinsicht zwischen ihren heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Staates kein Unterschied gemacht wird. Die Gebietsteile, über denen der Luftverkehr verboten wird, sind dem anderen Vertragsstaat mitzuteilen.

Außerdem behält sich jeder Vertragsteil das Recht vor, unter außergewöhnlichen Umständen den Luftverkehr über seinem Gebiete ganz oder teilweise mit sofortiger Wirkung vorläufig einzuschränken oder zu verbieten, unter der Bedingung, daß in dieser Hinsicht kein Unterschied zwischen den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils und den Luftfahrzeugen jedes anderen fremden Landes gemacht wird.

Artikel 4

Ein Luftfahrzeug, das über eine verbotene Zone gerät, hat, sobald es dies bemerkt, das durch die Luftverkehrsordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und so bald und so nahe wie möglich auf einem außerhalb der verbotenen Zone gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen.

Artikel 5

Die Luftfahrzeuge müssen deutliche und gut sichtbare Abzeichen haben, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen (Hoheits- und Eintragungszeichen). Sie müssen außerdem den Namen und den Wohnsitz des Eigentümers erkennen lassen.

Die Luftfahrzeuge müssen mit Bescheinigungen über die Eintragung und die Lufttüchtigkeit sowie mit allen übrigen in ihrem Heimatlande für den Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden versehen sein.

Die Mitglieder der Besatzung, die im Flugzeug eine in ihrem Heimatland einer besonderen Erlaubnis unterliegende Tätigkeit ausüben, müssen mit den in ihrem Heimatlande vorgeschriebenen Ausweisen für den Luftverkehr, insbesondere mit den vorschriftsmäßigen Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen, versehen sein.

Die übrigen Mitglieder der Besatzung müssen mit Ausweisen versehen sein, die ihre Beschäftigung an Bord, ihren Beruf, ihre Identität und ihre Staatsangehörigkeit angeben.

Die Lufttüchtigkeitsscheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Hohen Vertragschließenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Be-

de douane et autres droits, aux interdictions d'exportation et d'importation, au transport de personnes et de marchandises, à la sécurité et à l'ordre public. Ils seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale qui sera en vigueur, à moins qu'il n'en ait été prévu autrement dans la présente convention.

D'ores et déjà il est prévu que le transport commercial de personnes ou de marchandises entre deux points du territoire national pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

Article 3

Les deux Parties contractantes pourront interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones territoriales, sous réserve qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre leurs aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat. Chacun des Etats contractants devra faire connaître à l'autre Etat les zones territoriales au-dessus desquelles la navigation aérienne sera interdite.

De plus, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de restreindre ou d'interdire provisoirement en partie ou complètement, dans des circonstances exceptionnelles et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire, à condition qu'il ne soit fait, à cet égard, aucune distinction entre les aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante et ceux ressortissant à tous autres pays étrangers.

Article 4

Tout aéronef qui s'engagerait au-dessus d'une zone interdite serait tenu dès qu'il s'en apercevrait de donner le signal de détresse prescrit par le règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé ; il devrait en outre atterrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de cet Etat.

Article 5

Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles et permettant de constater leur identité pendant le vol (marques de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront, en outre, le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité et de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Tous les membres de l'équipage qui exerceront dans l'aéronef une activité soumise dans leur pays d'origine à une autorisation spéciale, devront être munis des papiers prescrits dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne et notamment des brevets et licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leur occupation à bord, leur profession, leur identité, leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties contractantes pour l'aéronef ou

satzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im anderen Vertragsstaat dieselbe Gültigkeit wie die in diesem Staate ausgestellten oder anerkannten entsprechenden Urkunden.

Jeder der beiden Hohen Vertragschließenden Teile behält sich das Recht vor, für den Luftverkehr innerhalb seines Gebiets den seinen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

Die Besatzung und die Fluggäste müssen, soweit nicht etwas anderes vereinbart worden ist, mit den Ausweisen versehen sein, die für den zwischenstaatlichen Übergangsverkehr nach den jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich sind.

Artikel 6

Die Luftfahrzeuge des einen der Hohen Vertragschließenden Teile dürfen im Gebiete des anderen Vertragsstaats nur insoweit mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung versehen sein, wie dies in beiden Vertragsstaaten gestattet ist. Solches Gerät darf nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden, die eine besondere Erlaubnis ihres Heimatstaats mit sich führen.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über die Verpflichtung zur Ausstattung von Luftfahrzeugen mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung zu erlassen.

Artikel 7

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und die Fluggäste dürfen Waffen, Schießbedarf, giftige Gase, Sprengstoffe, Brieftauben und Lichtbildgerät nur mit Erlaubnis desjenigen Staates mit sich führen, in dessen Luftgebiet sich das Luftfahrzeug befindet.

Artikel 8

Die Luftfahrzeuge, die Fluggäste und Güter mit sich führen, müssen mit einem namentlichen Verzeichnis der Fluggäste und mit einem Ladungsverzeichnis, das eine Beschreibung der Art und Menge der Güter enthält, sowie mit den erforderlichen Zollerklärungen versehen sein.

Ergibt sich bei der Ankunft eines Luftfahrzeugs eine Unstimmigkeit zwischen den mitgeführten Gütern und den obenerwähnten Urkunden, so haben sich die Zollbehörden des Ankunftshafens mit den zuständigen Zollbehörden des anderen Vertragsstaats unmittelbar in Verbindung zu setzen.

Die Beförderung von Post wird durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der beiden Vertragsstaaten geregelt.

Artikel 9

Jeder Vertragsstaat kann auf seinem Gebiete die Luftfahrzeuge des anderen Staates bei Abflug oder Landung durch die zuständigen Behörden untersuchen und die vorgeschriebenen Ausweise und sonstigen Urkunden prüfen lassen.

Artikel 10

Die dem öffentlichen Luftverkehre zur Verfügung stehenden Flughäfen sind den Luftfahrzeugen beider

l'équipage, seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par celui-ci.

Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître pour la navigation intérieure sur son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic international.

Article 6

Sur le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, les aéronefs de l'autre Partie contractante ne pourront être munis d'appareils de radio-communication que pour autant que cela sera permis par les deux Etats contractants. De tels appareils ne devront être utilisés que par des membres de l'équipage porteurs d'une autorisation spéciale délivrée à cet effet par leur Etat d'origine.

Pour des raisons de sécurité les deux Etats contractants se réservent d'édicter des règlements relativement à l'équipement obligatoire des aéronefs avec des appareils de radio-communication.

Article 7

Les aéronefs, leurs équipages et les voyageurs ne pourront emporter ni armes, ni munition, ni gaz nocifs, ni explosifs, ni pigeons voyageurs, ni appareils photographiques, si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat dans le domaine aérien duquel l'aeronef se trouvera.

Article 8

Les aéronefs transportant des voyageurs et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs et, pour les marchandises, d'un manifeste descriptif de la cargaison en nature et quantité, ainsi que des déclarations en douane nécessaires.

Si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence est constatée entre les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés, les autorités douanières du port d'arrivée devront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport d'envois postaux sera réglé directement entre les administrations postales des deux Etats contractants par voie d'arrangements spéciaux.

Article 9

Dans tous les cas de départ ou d'atterrissage, chaque Etat contractant pourra faire visiter sur son territoire par les autorités compétentes les aéronefs de l'autre Etat et faire examiner les certificats et autres documents prescrits.

Article 10

Les aérodromes à la disposition de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs

Staaten zugänglich. Die Luftfahrzeuge können auch den meteorologischen Nachrichtendienst, den Funkdienst und den Flugsicherungsdienst benutzen. Die etwaigen Gebühren (Landegebühr, Aufenthaltsgebühr usw.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des anderen Staates gleich.

Artikel 11

Der Einflug nach und der Ausflug von einem der beiden Vertragsstaaten darf nur nach oder von einem dem öffentlichen Luftverkehre dienenden Flughafen, der ein Zollflughafen mit Paßabfertigung ist, vorgenommen werden, und zwar ohne Zwischenlandung zwischen Grenze und Flughafen. In besonderen Fällen können die zuständigen Behörden den Einflug nach und den Ausflug von anderen Flughäfen gestatten, in denen die Zoll- und Paßabfertigung vorzunehmen ist. Das Verbot der Zwischenlandung gilt auch in diesen besonderen Fällen.

Im Falle der Notlandung außerhalb der im Absatz 1 bezeichneten Flughäfen haben sich der Luftfahrzeugführer, die Besatzung und die Fluggäste nach den Vorschriften zu richten, die auf dem Gebiete der Zoll- und Paßabfertigung in dem betreffenden Staate gelten.

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden einander das Verzeichnis der dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen mitteilen. Dieses Verzeichnis wird diejenigen Flughäfen besonders aufführen, die Zollflughäfen sind. Jede Änderung in diesem Verzeichnis und jede auch nur vorübergehende Einschränkung des Rechtes zur Benutzung eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

Artikel 12

Die gemeinsamen Grenzen der beiden Hohen Vertragschließenden Teile dürfen nur zwischen Punkten überflogen werden, die in gemeinsamer Vereinbarung festgelegt worden sind. Die nicht gemeinsamen Grenzen sind zwischen Punkten zu überfliegen, die durch den in Frage kommenden Vertragsteil bestimmt worden sind.

Eine Zone, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden Luftfahrzeugen für den Überflug seiner (gemeinsamen oder nicht gemeinsamen) Grenzen eingeräumt hat, steht ohne weiteres auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils offen.

Artikel 13

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

Artikel 14

Unterwegs dürfen Gegenstände oder Stoffe außer Ballast nur abgeworfen oder sonst entfernt werden, wenn der Staat, dessen Gebiet betroffen wird, die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat.

des deux Etats. Ceux-ci pourront utiliser également les services de renseignements météorologiques, de liaisons radioélectriques, de balisage et de signalisation de jour et de nuit. Les taxes éventuelles (taxe d'atterrissage, de séjour, etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat.

Article 11

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des Etats contractants ne pourront se diriger que sur un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique et classé comme aérodrome douanier (avec service de contrôle des passeports) et ce sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aérodrome. Dans des cas spéciaux, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aérodromes, où seront effectuées les opérations de dédouanement et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrissage intermédiaire s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé en dehors des aérodromes visés à l'alinéa 1er, le commandant de bord, l'équipage et les passagers devront se conformer à la réglementation nationale prévue en la matière.

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront la liste des aérodromes ouverts à la navigation aérienne publique. Cette liste définira ceux d'entre eux qui sont classés comme aérodromes douaniers. Toute modification apportée à cette liste ainsi que toute restriction, même temporaire, du droit d'utiliser l'un de ces aérodromes, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie contractante.

Article 12

Les frontières communes des deux Hautes Parties contractantes ne seront franchies qu'entre des points déterminés d'un commun accord. Les frontières non communes seront franchies entre des points fixés par celui des deux Etats qui est interessé.

Il est d'ores et déjà prévu que toute zone de franchissement de ses frontières (communes ou non communes) admise par l'une des Parties contractantes pour ses aéronefs nationaux ou des aéronefs d'autre nationalité est admise ipso facto par elle pour le passage des aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante.

Article 13

En fait de lest, il ne pourra être jeté que du sable fin et de l'eau.

Article 14

En cours de route, ne pourront être jetés ou abandonnés d'une autre manière, en dehors du lest, que des objets ou des matières pour lesquels l'Etat au-dessus du territoire duquel il sera procédé à cette opération, aura accordé une autorisation spéciale.

Artikel 15

Soweit bei Ausführung dieses Abkommens Fragen der Nationalität zu berücksichtigen sind, besteht Einverständnis darüber, daß die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates besitzen, in dessen Register sie ordnungsmäßig eingetragen sind.

Ein Luftfahrzeug kann in einem der beiden Staaten nur dann eingetragen werden, wenn es ganz im Eigentume von Angehörigen dieses Staates steht. Wenn eine Gesellschaft irgendeiner Art Eigentümerin ist, muß sie den Anforderungen entsprechen, welche die deutsche oder belgische Gesetzgebung jeweils vorschreibt, damit sie als deutsche oder belgische Gesellschaft angesehen werden kann.

Artikel 16

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden monatlich Verzeichnisse über Eintragungen und Löschungen, die während des vorhergehenden Monats im Register bewirkt worden sind, untereinander austauschen.

Artikel 17

Ein Luftfahrzeug, das in einen der beiden Vertragsstaaten einfliegt oder sein Gebiet überfliegt und dort nur, soweit erforderlich, landet und Aufenthalt nimmt, kann sich einer Beschlagnahme, die wegen Verletzung eines Patents oder Musterschutzes bewirkt wird, durch Hinterlegung einer Sicherheit entziehen, deren Höhe mangels gütlicher Vereinbarung in möglichst kurzer Frist von der zuständigen Behörde des Ortes der Beschlagnahme festzusetzen ist.

Artikel 18

Die Luftfahrzeuge der beiden Vertragsstaaten haben bei Landungen, insbesondere bei Notlandungen, Anspruch auf die gleiche Hilfeleistung wie die heimischen Luftfahrzeuge.

Die Rettung der Luftfahrzeuge, die auf hoher See in Not geraten sind, richtet sich vorbehaltlich gegenteiliger Abmachung nach den Grundsätzen des Seerechts, wie sie sich aus den jeweiligen internationalen Vereinbarungen oder in deren Ermangelung aus den Gesetzen des Staates, dem die Retter angehören, ergeben.

Artikel 19

Die beiden Hohen Vertragschließenden Teile werden sich alle für den Luftverkehr in ihrem Gebiete geltenden Vorschriften mitteilen.

Artikel 20

Die Einzelheiten der Ausführung dieses Abkommens (insbesondere die Zollformalitäten) werden, soweit möglich, durch unmittelbare Verständigung zwischen den einzelnen zuständigen Verwaltungen der beiden Vertragsteile geregelt.

Streitigkeiten, welche die Ausführung dieses Abkommens betreffen und nicht auf dem üblichen diplomatischen Wege beigelegt werden können, werden gemäß den Bestimmungen des deutsch-belgischen Schiedsabkommens vom 16. Oktober 1925 geregelt.

Article 15

Pour toutes les questions de nationalité à envisager dans l'application de la présente convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Un aéronef ne peut être immatriculé dans un des deux Etats que s'il appartient en entier à des ressortissants de cet Etat. Si le propriétaire est une société, cette société, quelle que soit sa forme, doit satisfaire à toutes les conditions qu'exigent la législation belge ou la législation allemande pour être considérée comme étant respectivement de nationalité belge ou allemande.

Article 16

Les deux Hautes Parties contractantes échangeront entre elles, mensuellement, des listes d'inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur le registre matricule le mois précédent.

Article 17

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un des deux Etats contractants et effectuant seulement les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 18

Les aéronefs ressortissant aux deux Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des appareils perdus en haute mer sera réglé, sauf convention contraire, par les principes du droit maritime résultant des conventions internationales qui seront en vigueur, ou, à leur défaut, des lois nationales des sauveteurs.

Article 19

Lex deux Hautes Parties contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions en vigueur sur la navigation aérienne dans leur territoire.

Article 20

Les détails d'application de la présente convention seront réglés, toutes les fois que ce sera possible, par entente directe entre les diverses administrations compétentes des deux Parties contractantes (notamment pour réglementer les formalités douanières).

Toute contestation concernant l'application de la présente convention qui n'aurait pas été réglée à l'amiable par la voie diplomatique ordinaire sera réglée conformément aux dispositions de la convention d'arbitrage belgo-allemande en date du 16 octobre 1925.

Artikel 21

Jeder der Hohen Vertragschließenden Teile kann dieses Abkommen zu jedem Zeitpunkte mit einer Frist von zwölf Monaten kündigen.

Artikel 22

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Paris ausgetauscht werden. Es tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet und ihr Siegel beigedrückt.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache in Paris

am 29. Mai 1926.

gez. v. Hoesch

Article 21

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, dénoncer la présente convention avec un préavis de douze mois.

Article 22

La présente Convention devra être ratifiée, et les ratifications seront échangées à Paris le plus tôt qu'il sera possible. Elle entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications.

En Foi De Quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leur cachet.

Fait à Paris, en double exemplaire, en français et en allemand,

le 29 mai 1926.

signé *E. de Gaiffier*

Schlußprotokoll

Die vertragschließenden Teile sind sich darüber einig, daß unter den in Artikel 3 Absatz 2 des vorstehenden Abkommens erwähnten außergewöhnlichen Umständen gemäß Artikel 1 Absatz 1 solche Umstände verstanden werden, die sich in Friedenszeiten ereignen.

Paris, am 29. Mai 1926.

gez. v. Hoesch

Procès-verbal Final

Les Parties contractantes sont d'accord pour reconnaître que les circonstances exceptionnelles mentionnées dans l'article 3, alinéa 2, de la présente Convention sont, conformément à l'article 1, alinéa 1, des circonstances intervenant en temps de paix.

Paris, le 29 mai 1926.

signé *E. de Gaiffier*

Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung über die an Flöße auf der Elbe zu stellenden Anforderungen.

Vom 9. Dezember 1926.

In Ausführung des Artikel 34 Abs. 4 der Elbschiffahrtsakte vom 22. März 1923 (Reichsgesetzbl. II S. 183 ff.) wird auf Grund des § 11 des Reichsgesetzes über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961 ff.) und des Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 44 ff.) für die Elbe oberhalb Hamburg-Harburg (obere Grenze des Hamburger Hafens — bei der Mündung der Doveelbe — und die Harburger Eisenbahnbrücke) folgende Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung erlassen:

§ 1

Die anliegenden Vorschriften über die an Flöße zu stellenden Anforderungen werden mit Wirkung vom 1. Januar 1927 in Kraft gesetzt.

§ 2

Übertretungen dieser Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 Reichsmark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

§ 3

Mit dem Inkrafttreten dieser Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung tritt § 8 der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf der Elbe (Sächsisches Gesetzes- und Verordnungsblatt 1894 S. 3, Amtsblatt Merseburg, Extraausgabe vom 13. März 1894, Amtsblatt Magdeburg 1894, Extraausgabe zu Stück 10, Amtsblatt Potsdam 1894 S. 73, Amtsblatt Lüneburg 1894 S. 74, Amtsblatt Schleswig 1894 Stück 12; Anhaltische Gesetzsammlung 1894 Nr. 915; Mecklenburg-Schwerinsches Regierungsblatt 1894 Nr. 10 und Hamburgisches Amtsblatt 1894 Nr. 16) außer Kraft.

Berlin, den 9. Dezember 1926.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Anlage

Vorschriften über die an Flöße zu stellenden Anforderungen

Artikel 1

Jedes Floß muß aus fest miteinander verbundenen Teilen zusammengesetzt sein, damit es der Einwirkung der Strömung und der Wellen standhalten kann.

Diese Teile müssen derart angeordnet sein, daß keine vorspringenden Stellen vorhanden sind, die über die äußeren Ränder des Floßes hinausragen.

Artikel 2

Jedes Floß muß mit ausreichenden Vorrichtungen zum Lenken versehen sein und muß an jedem Ende mindestens zwei Steuerruder haben.

Es muß an Bord ausreichendes Ankergerät haben, um es stellen zu können.

Artikel 3

Jedes Floß muß an Bord die in der Schiffahrtpolizeiverordnung vorgeschriebenen, für die Zeichengebung erforderlichen Gegenstände haben.

Es muß in der Mitte seiner Längsachse und mindestens 1,50 Meter über seiner Oberfläche zwei fest übereinander angebrachte Tafeln oder zwei aus dauerhaftem Stoffe hergestellte, zwischen Stangen straff ausgespannte Flaggen führen.

Diese Tafeln oder Flaggen dürfen nicht verdeckt sein und müssen auf jeder Seite in lateinischer Schrift von mindestens 15 Zentimeter Höhe der kleinsten Buchstaben und einer Grundstrichbreite von mindestens einem Fünftel dieser Höhe enthalten:

1. die obere Tafel: in roter Farbe die Anfangsbuchstaben der Vornamen und den Namen des Eigentümers und außerdem den Sitz der Unternehmens;
2. die untere Tafel: in schwarzer Farbe die entsprechenden Angaben über den Führer des Floßes.

Allgemein bekannte Namen der Eigentümer von Flößen dürfen mit Genehmigung der zuständigen Behörden abgekürzt werden.

Artikel 4

Die Länge eines Floßes darf 130 Meter nicht überschreiten. Die Breite darf in der Tschechoslowakei 11,20 Meter und in Deutschland 12,60 Meter nicht übersteigen.

Auf den kanalisierten Strecken ist es gestattet, wenn die Wehre geschlossen sind, geschleppte Flöße so zusammenzustellen, daß ihre Breite 22,40 Meter und ihre Länge 260 Meter nicht überschreitet.

Bei der Verbindung dieser Flöße ist dem beim Schleppen und bei der Durchfahrt durch die Floßgassen in den Wehren verursachten Zug Rechnung zu tragen, ohne indessen damit die Möglichkeit sofortiger Trennung zu beeinträchtigen.

Artikel 5

Ein Floß darf nur so weit beladen werden, daß seine Oberfläche nicht durch das Wasser bedeckt wird.

Bekanntmachung über das Reichsgesetzblatt.
Vom 10. Dezember 1926.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1927 beträgt der vierteljährliche Bezugspreis

für Reichsgesetzblatt Teil I ..... 1,20 *RM*,
» » » II ..... 1,50 » .

Berlin, den 10. Dezember 1926.

Der Reichsminister des Innern
Im Auftrag
Dr. Brecht

Einbanddecken für Reichsgesetzblatt 1926 Teil I
für Reichsgesetzblatt 1926 Teil II
können beim Gesetzsammlungsamt, Berlin NW 40, Scharnhorststraße 4, bestellt werden.
Preis jeder Einbanddecke einschließlich Verpackung und Inlandporto 2,50 *RM*.

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. **Fortlaufender Bezug** nur durch die **Postanstalten**. Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,10 *RM*, für Teil II vierteljährlich 1,20 *RM*.

Einzelbezug jeder (auch jeder älteren) Nummer nur vom **Gesetzsammlungsamt**, Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. Preis für den achtseit. Bogen 15 Pf. (aus abgelauf. Jahrg. 10 Pf.). Bei größeren Bestellungen 10 bis 40 v. H. Preisermäßigung.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.